

Cantieri, la lista di 600 opere ferme

Dall'alta velocità ferroviaria tra Brescia e Verona che vale 1,9 miliardi, alle tangenziali venete che ne valgono 2,2

ROMA Ma alla fine quanti sono i cantieri bloccati in Italia? Almeno 300 secondo il vicepremier Matteo Salvini. Oltre 600 secondo la Filca, il sindacato del settore costruzioni della Cisl. Ma non bisogna per forza guardare ai grandi numeri per pesare l'effetto delle opere ferme sull'economia del Paese. Basterebbe concentrarsi su poche voci dall'alto peso specifico, come i 25 cantieri delle grandi opere con un valore superiore ai 100 milioni di euro. Una lista di progetti attualmente fermi segnalati al governo dai costruttori, che messi insieme arrivano a un importo complessivo di 24,6 miliardi di euro, ovvero poco meno di quanto valeva tutta l'ultima legge di Bilancio. E non basta. Perché considerando anche l'indotto, il valore delle grandi opere ferme arriva a 86 miliardi. Con la possibile attivazione di 380 mila posti di lavoro, che oggi servirebbero come il pane.

Guardando la mappa dei cantieri bloccati si capisce anche perché, oltre che per una diversa cultura e visione politica, le Lega preme per farli ripartire, mentre il Movimento 5 Stelle abbia una posizione decisamente più prudente. La metà delle grandi opere ferme, in valore siamo a 12,6 miliardi, riguarda il Nord del Paese. In particolare la Lombardia, con l'alta velocità ferroviaria tra Brescia e Verona che vale 1,9 miliardi di euro e l'autostrada Cremona-Mantova che ne vale uno. Poi c'è il Veneto, con il sistema delle tangenziali, opera da 2,2 miliardi, la terza corsia dell'A22 del Brennero, con un importo di 753 milioni. Anche questi fermi, per un motivo o per un altro.

C'è la Liguria, con la Gronda di Genova che da sola vale 5

24,6

miliardi di euro il valore dai cantieri bloccati in Italia, poco meno di quanto valeva l'ultima legge di Bilancio. Si calcola che avviando soltanto le prime 25 opere si potrebbero attivare investimenti per circa 100 milioni di euro ciascuna

380 mila

i posti di lavoro che si potrebbero creare con l'avvio dei cantieri delle opere pubbliche già stanziati. Il valore delle attività che si potrebbero mettere in moto, compreso l'indotto, sarebbe di 86 miliardi

12,6

miliardi il valore dei cantieri fermi al Nord. In Lombardia, l'alta velocità ferroviaria tra Brescia e Verona vale 1,9 miliardi di euro e l'autostrada Cremona-Mantova ne vale uno. In Veneto il sistema delle tangenziali vale 2,2 miliardi

miliardi, e la nuova Aurelia, che comporta investimenti per 255 milioni. Ma tra le opere in difficoltà c'è anche l'Autostrada Cispadana in Emilia-Romagna (1,3 miliardi). Nel Centro i grandi lavori bloccati ammontano a 5,3 miliardi. Praticamente tutti in Toscana con la terza corsia dell'autostrada Firenze-Pistoia, 3 miliardi di euro, e i lavori per l'autostrada Tirrenica, 1,8 miliardi. Al Sud i lavori bloccati valgono 3,1 miliardi di euro. Una torta che va in gran parte in Calabria con il megalotto della Statale Jonica, per un importo di 1,3 miliardi di euro, e l'ospedale di Reggio Calabria, 114 milioni, e in Sicilia con l'asse viario tra Nord e

Sud, per una spesa mancata di 748 milioni.

A questa lista di grandi opere ferme per problemi amministrativi o burocratici, si sommano quelle in stand by perché sottoposte all'analisi costi-benefici voluta dal ministro del Movimento 5 Stelle Danilo Toninelli. Non solo la Tav fra Torino e Lione ma anche il tunnel del Brennero e la Pedemontana del Veneto, per fare due esempi. E ci sono i cantieri più piccoli, sui quali l'Ance, associazione dei costruttori edili, svolge un monitoraggio capillare con il sito Internet dedicato, "sbloccacantieri.it". I casi segnalati sono oltre 300: gli ultimi quelli del sottopasso ferroviario di

I lavori

La linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, lo scavo del tunnel di Saint Martin la Porte in Francia. La Tav è solo una delle opere infrastrutturali bloccate

Trani e il liceo scientifico dell'Aquila che a dieci anni dal terremoto è ancora a pezzi. È sostanzialmente fermo anche il cantiere del terremoto Centro Italia, che sarebbe uno dei più grandi d'Europa, con 70 mila case da ricostruire. Per rimborsare i danni alle abitazioni private lo Stato ha messo sul piatto 13 miliardi di euro due anni e mezzo fa, ma finora sono stati spesi appena 350 milioni.

La crisi delle costruzioni viene da lontano. Negli ultimi undici anni, cioè dall'inizio della crisi a oggi, l'Italia ha perso 69 miliardi di investimenti potenziali nel settore e nessun altro Paese al mondo ha fatto peggio. Solo per le opere pubbliche la perdita è stata pari a 26 miliardi di euro, e così il mercato si è dimezzato. Adesso che la crescita dell'economia è diventato un imperativo, la riattivazione degli investimenti è cruciale per il governo. Ma la principale vittima del compromesso con la Ue sul bilancio del 2019 sono stati proprio i nuovi investimenti pubblici, drasticamente decurtati. E l'unica strada resta quella di far partire quanto è già finanziato. A giorni, con un decreto, dovrebbe arrivare la revisione del codice degli appalti, la moratoria sui requisiti per gli appalti delle imprese, lo snellimento di alcune procedure. A Palazzo Chigi stanno attivando la nuova cabina di regia che dovrebbe coordinare gli investimenti. All'Economia intanto pensano di rifinanziare il fondo da 400 milioni per i micro interventi dei piccoli Comuni, che in due mesi è stato letteralmente spolpato. Almeno quelli.

**Lorenzo Salvia
Mario Sensini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lobby addio

La rabbia e la svolta delle imprese: caccia al consenso popolare

di **Dario Di Vico**

SEGUE DALLA PRIMA

Per lanciare la sua clamorosa iniziativa l'Ance chiederà la collaborazione dei cittadini e distribuirà quindi davanti ai supermercati e alle stazioni della metropolitana i nastri gialli. Se dovesse avere successo, assisteremo a una svolta nel rapporto tra imprenditori ed elettori. Va in soffitta il vecchio lobbismo che si concretizzava nell'aspettare con discrezione alla buvette di Montecitorio un presidente di commissione e per affermare i loro obiettivi i confindustriali cercano/chiedono il consenso popolare. È l'altra faccia della rabbia che in questi mesi circola tra gli industriali grandi e piccoli del Paese, la nuova stagione politica non solo li ignora e non li consulta ma decide quasi sempre all'opposto dei loro desiderata. È successo con la legge Dignità, si è ripetuto con la legge di Stabilità, di nuovo con il soffocamento di Industria 4.0 e infine con la Tav, la madre di tutte le recite.

Ma basta sfogarsi nelle assemblee tra di

noi, si stanno chiedendo gli imprenditori? Non dovremmo forse sfidare in campo aperto i populisti sul terreno più sensibile per loro che è quello del consenso dal basso? La risposta che da più parti — non solo Ance ma industriali torinesi, Federmeccanica, imprenditori emiliani — sta maturando è affermativa. Se si vuol mettere paura ai Cinque Stelle e alla Lega bisogna battersi sul terreno del consenso popolare, bisogna scendere dalla torre d'avorio e accettare la sfida. Non per un voto sulla scheda ma per poter lavorare e produrre. Deve pensarla così Fabio Ravanelli, presidente di Confindustria Piemonte, che ieri ha inaugurato una campagna-video («All'Italia la Tav costa 20 miliardi? Palle!») contro le fake news messe in circolo dai NoTav e i 5 Stelle. «Dobbiamo sconfiggere le approssimazioni, le semplificazioni, le deliberate falsità messe in circolo in queste settimane» sostiene Ravanelli. In attesa della nuova manifestazione di piazza prevista per domenica 17 marzo tra gli imprenditori piemontesi di idee ne circolano molte altre. Pochi giorni fa sembrava che la rabbia chiamasse addirittura una serrata delle

fabbriche, un'ora al giorno. L'aveva proposta un presidente dei Piccoli, Corrado Alberto (Api) ma poi si è deciso di soprassedere. Si è parlato anche di uno sciopero fiscale e in una riunione gli autotrasportatori hanno riproposto il loro pezzo forte: un blocco autostradale. Per ora si tratta di suggestioni ma più in là potrebbero tornare di attualità.

Prima di pensare ai nastri gialli l'Ance aveva lanciato Sbloccacantieri.it, un sito di segnalazioni da parte di enti locali, cittadini e imprese delle migliaia di incompiute presenti sul territorio. Finora sono arrivate 600 segnalazioni giudicate valide. Da qui l'idea di passare alla seconda fase recintando i «luoghi del delitto». «La nostra sarà una sorta di guerriglia legale — raccontano all'Ance — chiederemo ai cittadini di sostenerci perché i nostri progetti

migliorano la loro vita». Le grandi imprese di costruzione degli anni 80 e 90 potevano fare affidamento sulla lobby, oggi si cerca il consenso diretto degli utenti. Una rivoluzione.

La stessa idea hanno avuto in Federmeccanica quando hanno lanciato una petizione popolare per difendere l'alternanza studio-lavoro e la formazione 4.0 amputate dal governo dei sedicenti olivettiani. Per l'organizzazione storicamente capofila dei falchi confindustriali si è trattato quantomeno di un cambio di paradigma, come si dice in gergo. Si sono raccolte già 22 mila firme sulla piattaforma chance.org. come spiega Stefano Franchi, direttore della Federmeccanica.

«Ci siamo rivolti alle famiglie, agli insegnanti, ai tecnici perché perseguiamo un interesse generale. Chiediamo soldi per la scuola perché è la nostra visione del futuro. E un'operazione così si fa con il coinvolgimento degli interessati soprattutto quando la politica non solo non dialoga con noi, ma non ci ascolta nemmeno da lontano».

Le iniziative

L'iniziativa dei «nastri gialli» dell'Associazione dei costruttori, video contro le fake news e le petizioni popolari

© RIPRODUZIONE RISERVATA